KOMUNIKATY INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

ROK 1939 GOSPODARCZE ARCHIWUM MORSKIE (GAM) NR 2

DOKUMENTACJA NAUKOWA W ŻYCIU GOSPODARCZYM

Międzynarodowa Izba Handlowa w Paryżu umieściła w swoim organie *L'Economie Internationale* artykuł o znaczeniu służby informacyjnej dla sfer gospodarczych. Przy obecnej strukturze życia gospodarczego współczesny człowiek interesu potrzebuje stale dokładnych informacji i to coraz liczniejszych, coraz rozleglejszych, nie może on się obejść bez statystyki, wykresów, naukowych opracowań dotyczących prognostyków koniunktury, wskazówek o ewentualnym wzmożeniu lub spadku popytu na te lub inne usługi. Przy organizowaniu nowego przedsięwzięcia solidna naukowa dokumentacja statystyczna o kraju, danej miejscowości, danej branży stanowi podstawę dla sprawdzenia i kontroli informacji prywatnych.

Międzynarodowa Izba Handlowa zorganizowała u siebie wzorową centralę dokumentacji ekonomicznej w postaci biblioteki dzieł technicznych, ekonomicznych i prawniczych oraz kartoteki artykułów z czasopism.

To samo posiadamy na własnym terenie, przy czym ciekawe jest to, że przyczyny utworzenia centrali dokumentacji ekonomicznej M. I. H. są te same, jakie spowodowały zorganizowanie przed dwoma laty Gospodarczego Archiwum Morskiego przy Instytucie Bałtyckim w Gdyni.

Gospodarcze Archiwum Morskie na swoim węższym odcinku gospodarczo-morskim uwzględniło wszystkie elementy dobrej organizacji służby informacyjno-naukowej tak w interesie sfer gospodarczych, jak i naukowych. Potrzeba takiej instytucji oraz jej właściwe nastawienie spowodowały stały rozwój agend Gospodarczego Archiwum Morskiego, który idzie w parze z naszą ekspansją morską, a tym samym z koniecznością studiowania ogólnych zagadnień gospodarczo-morskich. Działalność GAM-u nastawiona jest przede wszystkim w dwu kierunkach: gromadzenia jak najobszerniejszych materiałów, dotyczących tych zagadnień, i uruchomienia zbiorów w formie żywej, przystosowanej do potrzeb sfer gospodarczych.

GAM gromadzi stale w bibliotece podręcznej dzieła traktujące o handlu morskim, żegludze i portach, informatory, dyrektoria portowe, encyklopedie i słowniki techniczne, statystyki portowe i handlu zagranicznego. Biblioteka obejmuje obecnie około 1000 tomów. Niemniej poważnym dorobkiem w tej dziedzinie jest specjalnie przydatna naukowcom kartoteka bibliografii artykułów na tematy gospodarczo-morskie, zawierająca obecnie ok. 4 500 tytułów. Sporządzono ją głównie na podstawie zagranicznych periodyków żeglugowych i ekonomicznych, których GAM posiada obecnie ok. 300 sztuk. Poza tym GAM sporządza specjalne zestawienia statystyczne ruchu statków i obrotów towarowych w portach bałtyckich i wielu innych europejskich i światowych, zbiera także do archiwum materiały, dotyczące poszczególnych portów, dokumenty handlowo-morskie, wycinki i komunikaty prasowe oraz raporty i sprawozdania.

Wszystkie te materiały odpowiednio skompletowane, skatalogowane i usystematyzowane pozwalają GAM-owi na wydawanie komunikatów prasowych, popularyzujących w społeczeństwie polskim zagadnienia morskie (dotąd wydano ok. 4 000 komunikatów), na obsługiwanie firm prywatnych tzw. serwisem gospodarczym (ok. 750 raportów gospodarczych), oraz na publikowanie opracowań poszczególnych zagadnień w wydawnictwie serii „Prac Gospodarczego Archiwum Morskiego".

Posiadane materiały pozwalają również na informowanie bezpośrednie sfer czy osób zainteresowanych, zgłaszających się do GAM-u osobiście, telefonicznie lub listownie (zgłoszeń takich było ok. 1 500; z czytelni korzystało ok. 2 500 osób).

Te usługi, jakie GAM dotychczas oddał, a które zaakcentowały jego pożyteczność — co dobitnie podkreśliły gdyńskie sfery gospodarcze, zebrane 15 grudnia 1938 r. na specjalnym posiedzeniu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni — wymagają dalszej rozbudowy poszczególnych działów pracy GAM-u tak w dziedzinie aktywizacji zbiorów, jak ich aktualizacji. Stosując się do tego wymagania GAM wydaje obecnie Komunikaty, przeznaczając je do użytku osób i instytucji, interesujących się przejawami życia na odcinku gospodarczo-morskim.

KRONIKA GOSPODARCZA

Zestawienie zarobków finlandzkiej floty handlowej według poszczególnych grup pozycyj wykazuje charakterystyczne cechy struktury tych zarobków i jej ewolucję w ostatnich trzech pięcioleciach:

	1921/25	1926/30	1931/35	1937
Ogólny zarobek w mil. fm.	373,5	483,6	603,0	1 116,2
w tym udział %-wy pozycyj:				
przewozu towarów	80,8	82,9	85,8	78,0
prewozu pasażerów . . .	12,8	10,0	6,4	4,7
time charter	1,5	4,1	6,2	15,6
przewóz poczty etc. . . .	4,9	3,0	3,6	1,7

Spadek zarobków z przewozu pasażerów tłumaczy się wzmożeniem szybkiej komunikacji lądowej oraz powietrznej kosztem ruchu kabotażowego. Charakterystyczny jest stały wzrost wynajmu statków na czas w ostatnich latach. Z ogólnej sumy zarobków w 1937 r. przypada 714 mil. fm. (wobec 524 mil. fm. w 1936 r.) na żeglugę między Finlandią a zagranicą, 284 mil. fm. (193) na żeglugę między obcymi portami. (GAM).

Port Konstanca. Ruch statków w rumuńskim porcie Konstanca w 1938 r. wynosił na wejściu 1 700 (1 765 w 1937 r.) jednostek ogólnej pojemności 3,2 mil. ton (4,4). Banderę polską reprezentowały 22 (21) statki i 99,4 tys. ton ([illegible]4,9 tys. ton), rumuńską 230 (230) statków i 447,2 tys. ton (452,3 tys.). Pierwsze miejsce zajmuje bandera włoska: 335 (361) statków i 721,4 tys. ton (1 027,1 tys.), drugie angielska: 302 (360) statki i 594,6 tys. ton (864,[illegible] tys.). Ruch towarów w 1938 r. wynosił w wywozie 3,9 mil. ton wobec 5,2 mil. ton w 1937 r., a w przywozie 192 tys. ton wobec 141 tys. ton w 1937 r. Głównym ładunkiem w[illegible]owym były produkty naftowe 3,3 mil. ton (4,4 mil. ton) i zboże 0,5 mil. ton (0,6 mil. ton). (GAM).

Ruch na trajekcie Trelleborg — Sośnica. Rok 1938 był rekordowym w ruchu na trajekcie Trelleborg—Sośnica; przewieziono 176 700 osób wobec 171 900 osób w 1937 r. Przewóz towarów wynosił 257 tys. ton, zwiększając się o 14 tys. ton. (GAM).

Światowa budowa statków. W ostatnich latach światowe zamówienia nowego tonażu wynosiły

w 1935 r. —	1 183	statków	2 286 780 trb
1936 r. —	1 391	„	4 018 785 „
1937 r. —	1 154	„	3 337 550 „
1938 r. —	955	„	2 904 510 „

Natomiast tonaż zbudowany i spuszczony na wodę wynosił:

w 1934 r. —	499	statków	764 334 trb
1935 r. —	613	„	1 405 119 „
1936 r. —	959	„	2 163 651
1937 r. —	1 068	„	2 402 564 „
1938 r. —	1 060	„	2 891 868 „

Ponieważ między zamówieniem a zbudowaniem statku upływa mniej więcej około 2 lat, liczne zamówienia w 1936 i 1937 r. uwydatniają się w ilości gotowego tonażu dopiero w [illegible]

Rok 1938 wykazuje zmniejszenie zamówień o 400 tys. trb, tym niemniej rok ten należy uważać za bardzo korzystny dla stoczni; są one jeszcze dotychczas w pełni zatrudnione i to nie tylko budową statków handlowych, ale i wojennych. Od drugiego kwartału 1938 r. silnie rozwija się praca stoczni w dwóch krajach: Stanach Zjednoczonych i Włoszech, które przystąpiły do programowej rozbudowy swoich flot handlowych na wielką skalę. (GAM).

PRZEGLĄD BIBLIOGRAFICZNY

Z serii „Prace Gospodarczego Archiwum Morskiego" ukazało się 6 publikacji wydanych przez Instytut Bałtycki, a mianowicie:

Brzozowski M., *Obroty towarowe niemieckich portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem tranzytu Polski i innych krajów Europy środkowej, południowo-wschodniej i wschodniej.* S. 118, cena 2,50 zł.

Gazeł A. i Polkowski B., *Handel międzynarodowy państw regionu bałtyckiego.* S. 42, cena 1,50 zł.

Gazeł A. i Ołtarzewski St., *Towarowe usługi morskie.* S. 20, cena 1 zł.

Żórawski B., *Składniki transportu morskiego.* S. 34, cena 2,50 zł.

Koselnik B., *Zaopatrywanie okrętów.* S. 52, cena 2,50 zł.

Buxell I. *Tramping i żegluga regularna.* S. 67, cena 2,50 zł.

W przygotowaniu są: *Maklerstwo okrętowe* i *Spedycja portowa.*

Gdynia, 6 lutego 1939 r.

POWOŁYWANIE SIĘ NA ŹRÓDŁO PRZY KORZYSTANIU Z KOMUNIKATÓW NIE JEST KONIECZNE